Tested to **FMVSS 139** & **DOT119**
Repair to **BSAU 159 F**

**AVERTISSEMENT: AVANT D'UTILISER LE KIT DE REPARATION TECH POUR PNEUS CREVÉS VOUS DEVEZ VOUS ASSURER DE LA CONFORMITÉ DES INFORMATIONS SUIVANTES:**

- Ne jamais utiliser de chevilles ou de pièces de réparation seules pour réparer un pneu.
- Les recommandations d'application exigent que toutes les blessures soient bouchées et que le champignon TECH soit placé sur le revêtement de la gomme intérieure.
- Le non-respect des recommandations d'application peut entraîner une défaillance prématurée du pneu.
- Les recommandations du manufacturier pour la réparation d'un pneu crevé doivent aussi être examinées et suivies avant de commencer toute réparation.
- Les règles et procédures de réparation du manufacturier pour la réparation d'un pneu crevé supplantent celles de TECH INTERNATIONAL.
- Les pneus crevés devront seulement être utilisés après contrôle de la pression par un système compatible.
- Bien qu'un pneu ait un indice de vitesse, TECH INTERNATIONALn'approuve pas une intervention sur un véhicule d'une manière dangereuse ou contraire à la loi. Une telle opération peut avoir comme conséquence des dommages aux véhicules ou aux personnes.
- Le non-respect de suivre les instructions contenues dans ce manuel peut avoir pour résultat une défaillance inattendue du pneu.
- Le non-respect des instructions contenues dans ce manuel annule toutes les garanties liées ou associées au produit de réparation TECH pour pneus crevés, y compris la garantie de sa valeur marchande
- TECH INTERNATIONAL ne sera pas responsable des dommages ou pertes, directs ou indirects, liés ou associés à une blessure faisant suite à l'application des instructions contenues dans ce manuel ou à toute action de la personne ayant réparé le pneu.

Les Champignons TECH sont des pièces chevilles (combinaison cheville et pièce).

**KIT DE REPARATION DES PNEUS CREVES**
**(Réf. 32.30.012)**

# TRUST TECH RUNFLAT

## TECHNIQUES DE REPARATION PNEUMATIQUE

**MANUEL D'INSTRUCTIONS**
- Pose des champignons TECH
- Réparation des pneus crevés

TECH Tire Repairs

*Lire impérativement tous les paragraphes de ce manuel avant de commencer les réparations.

Réparation des pneus crevés
TECH INTERNATIONAL
Johnstown, Ohio 43031
Imprimé en Grande Bretagne
Copyright, 2007
manleys

# PROPER PROCEDURES

## TECHNIQUES DE REPARATION PNEUMATIQUE

## MODE D'EMPLOI POUR LA POSE DES CHAMPIGNONS TECH

**1** Retirez le pneu de la jante.

**2** Inspectez le pneu correctement pour détecter les dommages et défauts éventuels. **NE PAS UTILISER** le kit de réparation anti-crevaison TECH si votre inspection révèle des dégâts dus au fait d'avoir roulé à plat ou d'avoir roulé avec des pneus sous gonflés, ou si cela a causé des dégâts : fils métalliques du talon coudés ou cassés, craquelures sur le flanc ou la bande de roulement d'une profondeur de plus de 2 mm. Vérification du vieillissement ou de la profondeur des fissures de plus de 2 mm ou flanc usé qui montre la nappe carcasse.

**3** Si l'épaisseur de la bande de roulement est inférieure à 1.6mm, le pneu **NE PEUT PAS ÊTRE REPARÉ.**

**4** Si le pneu a roulé au-delà de la distance recommandée ou à une vitesse supérieure aux recommandations du manufacturier, il pourra montrer des dégâts sur le revêtement de la gomme intérieure ou des fissures comme montré sur les photos ci-dessus. **SI DE TELS DOMMAGES APPARAISSENT, LE PNEU NE DOIT PAS ÊTRE REPARÉ.**

Inner Liner Cracking. Both are non-repairable conditions.

Inner liner Separation

**5** Localiser la blessure et la marquer des deux côtés du pneu (intérieur et extérieur) avec le crayon marqueur TECH. Inspecter le pneu pour déterminer la taille de la blessure, et ainsi, en utilisant la jauge de mesure TECH TG 159, déterminer rapidement si la blessure correspond à une zone réparable de la bande de roulement. Placez les flèches situées sur le côté gauche de la jauge au centre de la bande de roulement, et localiser la blessure à travers la fenêtre de la taille de pneu correspondant imprimée sur la jauge. Si la blessure est placée complètement dans les lignes pleines de la fenêtre, le pneu peut-être réparé. Pour toute blessure placée en dehors des lignes pleines de la fenêtre, le pneu **NE PEUT PAS** être réparé. **SI UNE BLESSURE EST PLACÉE EN DEHORS DE LA ZONE RÉPARABLE DE LA BANDE DE ROULEMENT, LE PNEU NE DOIT PAS ÊTRE REPARÉ.**

TG159 Tyre Tread Measure Chart

### TECH RUN-FLAT REPAIR CHART PASSENGER TYRES

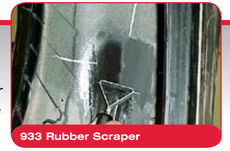
| Zone réparable (en %) en fonction la taille du pneu | Taille de la blessure après préparation | Champignons à utiliser | Fraise | Maximum de réparation autorisée |
|---|---|---|---|---|
| Plus de 155 = 60% | 3mm | 249mm | 269 | 1 |
| De 155 à 200 = 65% | 4.5mm | 249/4.5 UL | C4.5 | 1 |
| Au delà de 200 = 75% | 6mm | 250 UL | 270P | 1 |

**6** 6. Mesurer la taille de la blessure rapidement, et avec précision, avec l'outil de mesure à codes couleurs TECH TRT105.

TRT 105 Injury Measuring Tool

**a.** **Bande verte** = blessure de 3 mm – Utiliser un champignon 249W (22.60.003)
**b.** **Bande jaune** = blessure de 4.5 mm – Utiliser un champignon 249/4.5UL (22.60.012)
**c.** **Bande rouge** = blessure de 6 mm – Utiliser un champignon 250UL (22.60.010)
**d.** **Si l'outil va au-delà de la bande rouge dans la blessure, le pneu ne doit pas être réparé.**

**7** Pré-nettoyez la zone de réparation en utilisant le rapeur chimique TECH 704A (52.10.002 ou 52.10.003) afin d'enlever tous les résidus et contaminations avec un grattoir TECH 933 (52.20.241). Note: **NE PAS UTILISER** un linge ou un chiffon pour le pré-nettoyage.


933 Rubber Scraper

**8** Dessiner un périmètre d'approximativement 15 mm autour de la zone de réparation. La zone définie agira comme un guide au moment du râpage.

**9** Brosser à l'intérieur de la zone définie avec une meuleuse vitesse lente (max. 4500 tours/minute) et avec une râpe appropriée fine à médium.

**10** 10. Préparer la blessure en alésant avec une fraise en carbure appropriée à la dimension du champignon TECH utilisé avec une perceuse à vitesse lente (max. 1200 tours/minute) en déplaçant la fraise en carbure de l'intérieur vers l'extérieur du pneu de 3 à 5 fois puis de l'extérieur vers l'intérieur 3 à 5 fois.

Carbide Cutter (269, C4.5 or 270P)

**11** Enlever toutes les poussières avec une brosse métallique et un aspirateur.

**NOTE IMPORTANTE : NE TOUCHER LA SURFACE BROSSÉE AVEC L'ASPIRATEUR.**

**12** Appliquer la solution vulcanisante TECH 760 (42.20.103) sur la vrille à solutionner (outil réf 915). Insérer la vrille dans le canal de la blessure, et tout en la tournant, la faire rentrer et sortir du canal de la blessure 3 à 5 fois.

Solution vulcanisante TECH 760 (42.20.103)

**13** Appliquer la solution vulcanisante TECH 760 (42.20.103) sur la surface brossée et compter 3 à 5 minutes de séchage. Compter un temps de séchage supplémentaire en cas de temps froid et /ou humide.

**14** Enlever le film de protection bleu de la tige et de l'embase du champignon sans toucher la gomme grise. Repositionner une partie du film bleu sur un coté de l'embase pour éviter toute contamination de la gomme grise. Appliquer un peu de solution vulcanisante sur la partie fine de la tige et immédiatement :

**15** Pousser le guide métallique à travers le canal de la perforation préparé dans le pneu. Le saisir par l'extérieur du pneu et tirer la queue du champignon TECH jusqu'à pouvoir saisir la partie de la tige enrobée de gomme. Finir de tirer le champignon TECH jusqu'à ce que l'embase du champignon soit ajustée sur la couche intérieure du pneu.

**16** Rouleter l'embase du champignon avec la roulette TECH 936 (52.20.245) du centre vers l'extérieur, enlever la partie du film de protection bleu restant sur l'embase et rouleter dans le sens opposé.

936 Roller Stitcher

**17** Appliquer le Security Coat 738 (52.10.130) sur la réparation et sur toutes les surfaces brossées au-delà des bords du champignon TECH. Le Security Coat est fabriqué à partir de la même gomme que le revêtement de gomme intérieur du pneu et assurera une réparation hermétique à l'air.

738 Security Coat

**18** Araser la tige du champignon TECH(sans l'étirer) à l'extérieur du pneu, à approximativement 3 millimètres au-dessus de la surface de la bande de roulement. Si la tige est dans la rainure de la bande de roulement, la tige peut être coupée à affleurement de la surface de la bande de roulement.

**LE PNEU EST MAINTENANT PRÊT À ÊTRE RÉUTILISÉ.**